

neptune
YACHTING MOTEUR

neptune

YACHTING MOTEUR

Essais

Rhéa 34 Trawler

Northman 1200

Bénéteau ST 41

Outer Reef 640 ►



SPÉCIAL

TRAWLERS & bateaux de voyage



Nav' Le ST 41   l'heure espagnole



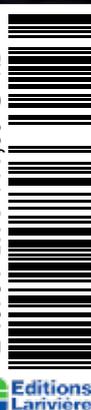
Leen 56 Trois coques pour un trawler



Croisière St-Martin/Antigua et retour

7,80   - MENSUEL - N  283 S - MARS 2020 - BEL/LUX : 8,60   - CH : 13,20 CHF - PORT.CONT/GR/ESP/IT : 8,90   - DOM/S : 8,90   CAL/A : 2150 XPF - CAL/S : 1200 XPF - POL/A : 2340 XPF - POL/S : 1310 XPF - MAURICE : 9,10   - TUN : 17,30 TND

L 19784 - 283 S - F. 7,80   - RD



Editions
Larivière



OUTER REEF 640 CL AZURE Un classique revisité

Spécialisé dans les bateaux de voyage de haut standing, Outer Reef présentait à Cannes un modèle répondant aux attentes de la clientèle méditerranéenne. Une preuve supplémentaire de la politique custom et des capacités d'adaptation du chantier.

Texte Marc Fleury - Photos Jérôme Kélagopian, l'auteur et DR



Si la silhouette demeure emblématique des productions du chantier américano-taiwanais, ce modèle offre de nombreuses évolutions.

2 350 000 €

Prix HT avec 2 x 500 ch John Deere

Vitesse maxi (en nœuds)	13,4
Conso. à 10 nœuds (en l/h)	53
Longueur (en mètres)	19,23
Couchettes	6 + 2 (marins)



Dans le cercle fermé des constructeurs de trawlers taillés pour la haute mer, Outer Reef s'est forgé en un peu plus de deux décennies une solide réputation.

Ce chantier américano-taïwanais produisant chaque année une quinzaine de modèles de très haut standing a néanmoins prouvé qu'il savait faire évoluer ses bateaux pour répondre aux attentes du marché. Récemment, la marque s'est ouverte à de nouveaux horizons en lançant la gamme Trident, une famille de bateaux de voyage aux lignes plus contemporaines. À l'occasion du dernier Cannes Yachting Festival, Outer Reef a poursuivi cette diversification en présentant son nouveau 640 Classic Azure. « C'est un bateau conçu pour répondre aux attentes de la clientèle méditerranéenne, explique Trevor De Faioite, en charge des ventes en Europe. Le chantier a tenu compte des avis et commentaires de plusieurs propriétaires pour concevoir ce modèle. »

Segmentée en trois parties distinctes, la timonerie accueille en son centre un vaste espace dédié aux repas. Le teck verni, les selleries claires et les grandes ouvertures en font un ensemble particulièrement réussi. Notez l'escalier intérieur menant au fly-bridge.



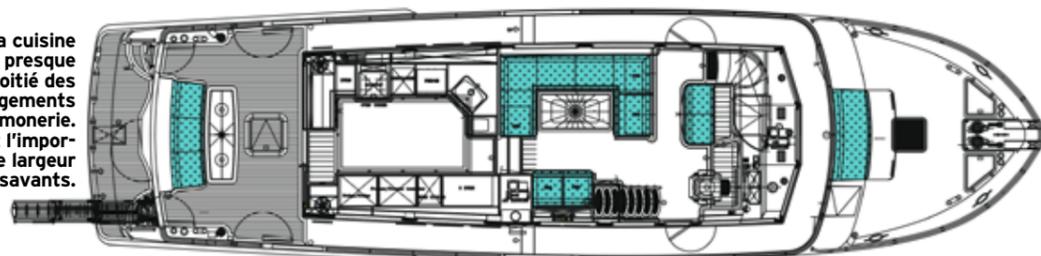
Littéralement gigantesque, la cuisine présente un agencement différent des autres modèles du chantier. L'absence d'îlot central et sa position tournée vers l'arrière lui permettent de communiquer avec le cockpit.

Un fly-bridge impressionnant

Pour répondre à la demande du marché européen, l'accent a ainsi été mis sur les espaces de vie extérieurs. À commencer par le fly-bridge, qui s'étend de l'avant de la timonerie jusqu'à l'arrière du bateau. Outre sa surface impressionnante, la passerelle présente la particularité de disposer d'un petit salon supplémentaire situé devant le poste de pilotage. Cet aménagement, où deux personnes peuvent prendre place, offre une spectaculaire vue panoramique à 180° à l'abri derrière une vitre sans tain. Le fly-bridge à proprement parler est segmenté en deux espaces distincts. Abrisé par un solide hardtop, le poste de pilotage est un modèle du genre avec sa barre à roue, ses deux grands écrans Garmin et tous les retours de commandes. Deux fauteuils réglables ▶



La cuisine occupe presque la moitié des aménagements de la timonerie. Notez l'importante largeur des passavants.



Un véritable trawler pourvu d'une carène conçue pour le large. Une autonomie de 1000 milles à 10 nœuds. Une timonerie aux aménagements de haut standing. Les boiseries de très belle qualité. Les nombreuses mains courantes. La communication entre le cockpit et la cuisine.



Les dimensions réduites de la cabine avant. Des différences de niveaux dans la timonerie et sur la passerelle.

- Design ★★★★★
- Plan de pont ★★★★★
- Performances ★★★★★
- Finition ★★★★★
- Aménagements ★★★★★
- ★ à revoir ★★ moyen
- ★★★ bien
- ★★★★ très bien
- ★★★★★ exceptionnel

Au fait...

Un voyageur de référence



La gamme Trident est venue offrir une alternative à la série Classic du chantier.

Fondé en 1996 par l'Américain Jeff Drucek, Outer Reef est devenu en moins de 25 ans l'une des références sur le segment très exigeant des bateaux de voyage haut de gamme, aux côtés de Selene, Fleming ou Grand Banks. Le chantier, qui produit une quinzaine de bateaux chaque année, propose en catalogue des modèles de 60 à 90 pieds. À la gamme Classic originelle est venue s'ajouter voici quelques années la série Trident, aux lignes plus contemporaines et au programme plus sportif. Si les capacités hauturières et la qualité des aménagements des Outer Reef ne sont plus un secret, la rareté de ces bateaux sur le marché de l'occasion fait que ce sont des modèles qui ne connaissent quasiment pas de décote. Plusieurs unités construites par le chantier ont ainsi été revendues à 90% de leur prix de départ plusieurs années après leur mise à l'eau.



Avec pas moins de trois écrans Garmin, le poste de pilotage offre un très haut niveau d'équipement.



SES CONCURRENTS



Fleming 65
Long. 19,81 m - Larg. 5,69 m - Poids 46 t - Prix 3 475 000 \$ USD avec 2 x 800 ch MAN - Constr. Fleming Yachts (USA/Malaisie).



Selene 66
Long. 22,10 m - Larg. 5,69 m - Poids 68 t - Tirant d'eau 1,93 m - Prix nc - Constr. Selene (Chine).



Nordhavn 64
Long. 19,50 m - Larg. 6,20 m - Poids 84 t - Tirant d'eau 2,08 m - Carb. 12 227 l - Prix nc - Constr. Nordhavn (USA/Chine).

Située au centre, la mas-
tercabin dispose
de très grands
volumes de
rangements.
Les dimensions
réduites des
ouvertures
témoignent
du programme
hauturier du
bateau.



La cabine laté-
rale abrite des
lits jumeaux.
Deux hublots
assurent l'éclair-
age diurne et
la ventilation.

La disposition
de la cabine
avant s'adapte
au V marqué
de la carène.
Le teck joue ici
aussi un rôle
prédominant.

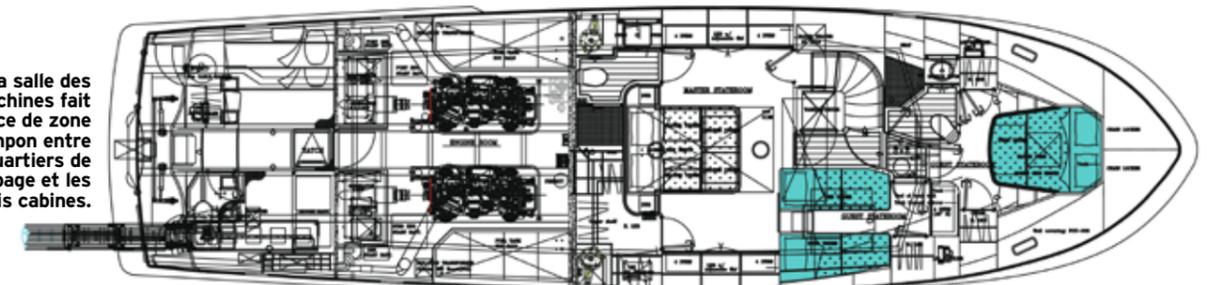


► permettent à un passager d'ac-
compagner le pilote dans le sens
de la marche en navigation. Der-
rière se trouve une banquette en C
encadrant une élégante table en C
qui fera des heureux à l'heure
de l'apéritif. Situés deux marches
plus bas, les deux tiers restants de
la passerelle laisse place à un grand
espace. Celui-ci est dédié à l'an-
nexe du bateau, qui sera aisément
montée par le biais d'une solide
grue hydraulique. Au mouillage,
lorsque celle-ci est à l'eau, cette
partie de la passerelle devient un
bel endroit dépouillé, idéal pour
déployer des transats. L'accent eu-
ropéen de ce bateau d'un peu plus
de 19 mètres se retrouve naturelle-►



Une autonomie de
1 000 milles à 10 nœuds et
de 1 400 milles à 8 nœuds.

La salle des
machines fait
office de zone
tampon entre
les quartiers de
l'équipage et les
trois cabines.





► ment au niveau du pont principal. Le cockpit, qui dispose d'un agréable espace repas entièrement abrité par le fly-bridge, est situé au même niveau que l'arrière de la timonerie, où se trouve une gigantesque cuisine équipée avec de vastes plans de travail. Sa configuration, sans îlot central et orientée vers le cockpit, permet d'en faire un bar de plein air en ouvrant la large porte du patio et en faisant disparaître la grande fenêtre coulissante à commande électrique.

Conçu pour partir loin et longtemps

Trois marches plus haut, l'avant de la timonerie est occupé par un espace repas. La table, accompagnée d'une belle banquette en C, reflète l'exceptionnelle qualité des boiseries du bord. Le mobilier en teck, sur lequel ont été appliquées vingt couches de vernis, offre un rendu lumineux. Les dimensions des ouvertures latérales sont aussi à

La banquette située devant le poste de pilotage extérieur offre une spectaculaire vue panoramique.

À la manœuvre, Trevor de Faioite, en charge des ventes en Europe, à l'occasion du dernier Cannes Yachting Festival.



Entièrement abrité par l'arrière du fly-bridge, le cockpit dispose d'un agréable espace repas.



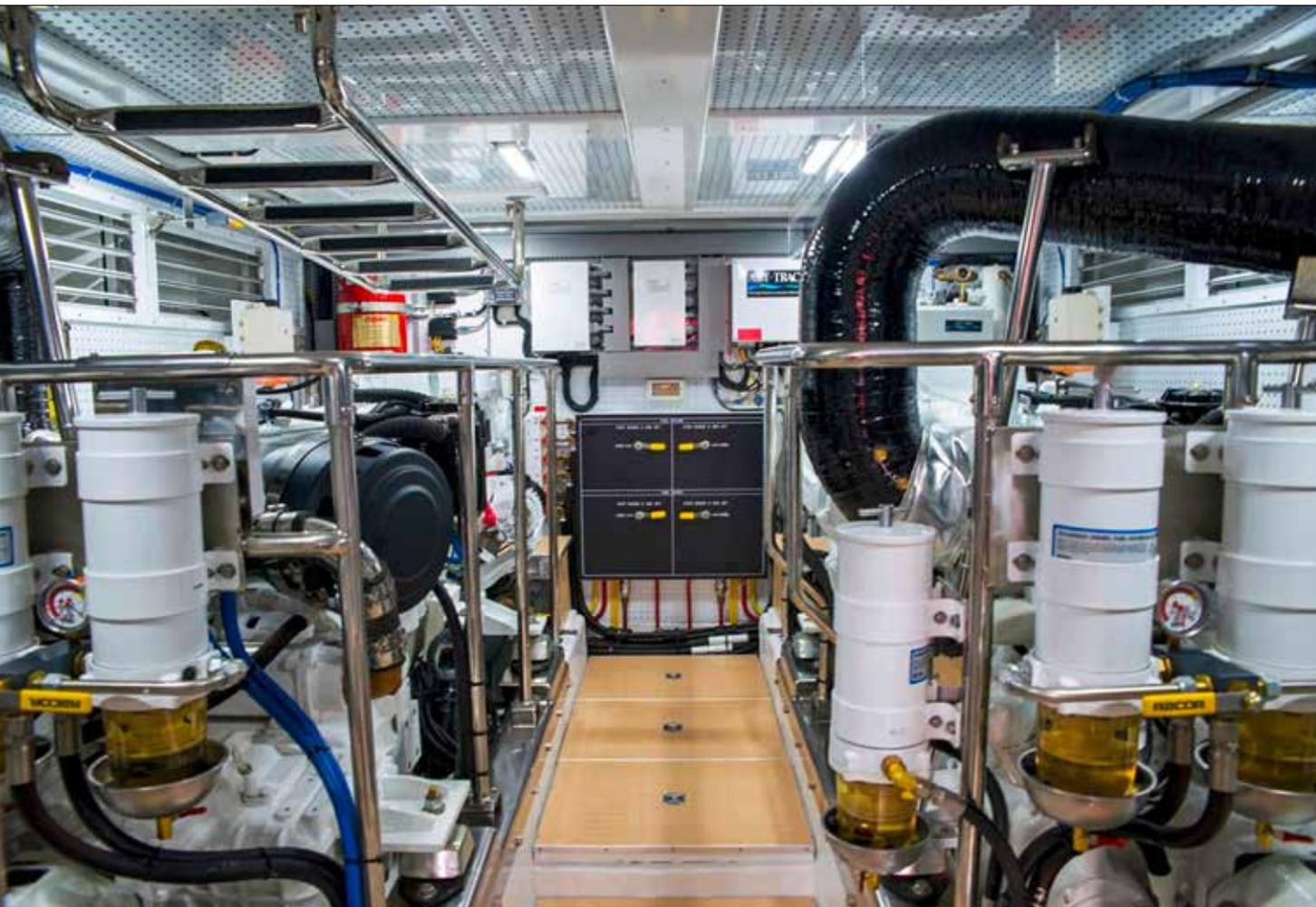
Un bimini peut être déployé vers l'arrière du cockpit pour prolonger la protection offerte par le hard-top.

souligner, la lumière naturelle éclairant généreusement l'intérieur. Outre une banquette supplémentaire, on trouve également à ce niveau l'escalier intérieur menant au pont supérieur. Celle-ci est accompagnée d'une solide main courante sécurisant les déplacements. Le poste de pilotage du modèle exposé à Cannes présentait un niveau d'équipement exceptionnel avec sa barre à roue, ses trois grands écrans Garmin et ses compteurs dédiés aux deux moteurs John Deere. Une banquette supplémentaire offre deux places pour des passagers en navigation. La présence d'une porte latérale vient aussi aider la circulation et les communications lors des phases de manœuvre. C'est d'ici que l'on emprunte la descente en courbe menant aux trois cabines situées au niveau inférieur. Au centre du bateau, celle du propriétaire en occupe toute la largeur. Ce grand voyageur se distingue des modèles de plus de 60 pieds par la dimen-

sion des rangements de la master-cabin. Nous sommes clairement là à bord d'une unité conçue pour partir loin et longtemps, et pas uniquement pour passer quelques jours à bord à la belle saison. Cela n'est pas sans conséquence sur les hublots, dont les dimensions réduites offrent également une parfaite sécurité en haute mer.

Un programme hauturier

Le teck règne ici en maître, comme dans la cabine latérale dotée de lits jumeaux ou dans celle occupant la pointe avant, dédiée aux invités. Notez que si la master bénéficie de sa propre salle de bain, les invités doivent se partager la seconde avec cette version d'aménagements. La cabine équipage, pourvue de deux couchages, se trouve pour sa part à l'arrière du bateau, la salle des machines faisant office de zone tampon avec la mastercabin. Cette coque à semi-déplacement ►



Un très beau volume est réservé à la salle des machines. La hauteur sous barrots permet de circuler facilement.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors tout	19,23 m
Largeur	5,23 m
Tirant d'eau	1,47 m
Poids	45 t
Transmission	Ligne d'arbre
Puissance maximale	2 x 500 ch
Carburant/Carb. optionnel	3785/4921 l
Eau	1135 l
Cabines	3 + 1 (équipage)
Couchettes	6 + 2 (équipage)
Catégorie CE	A

LE TEST NEPTUNE

John Deere 6090 - 2 x 500 ch @ 2500 tr/mn
4 cylindres - 4,5 l - diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
1200	7,4	21	2,8	1758
1500	9	34	3,8	1295
1700	10	53	5,3	930
2000	11,3	87	7,7	639
2300	12,4	132	10,6	464
2500	13,4	178	13,6	362

* Avec réservoir optionnel

Conditions de l'essai : 15 personnes à bord, mer belle, vent faible. 100 % carburant et 50 % eau.

PRIX

2 350 000 € HT avec 2 x 500 ch (prix de base)

2 680 000 € HT avec 2 x 500 ch (prix modèle essayé)

Équipement standard Stabilisateurs, système de climatisation, ligne d'arbre avec palier-butée, groupe électrogène, équipements de navigation...

Options Winches hydrauliques, électronique supplémentaire, stabilisateurs au mouillage, propulseurs d'étrave et de poupe hydrauliques, dessalinisateur, groupe électrogène supplémentaire, cabine équipage...

CONTACT

Chantier Contact Outer Reef Yachts (Taïwan/États-Unis)
www.outerreefyachts.com



Sur la plage arrière, les garde-corps amovibles sécurisent l'accès aux quartiers de l'équipage.

► est proposée au choix avec deux moteurs Caterpillar de 476 chevaux ou, comme à bord de la version essayée, avec deux blocs John Deere de 500 chevaux. Une cavalerie qui permet à ce navire homologué en catégorie A de parcourir près de 1000 milles à 10 nœuds et pas moins de 1400 milles à 8 nœuds ! À plein régime, l'Outer

Reef est capable de naviguer à plus de 13 nœuds. Il convient de noter qu'avec une motorisation débridée, le navire peut croiser à 20 nœuds plein gaz et adopter un régime de croisière de 17 nœuds. De quoi répondre à toutes les envies des plaisanciers méditerranéens en quête du bateau de voyage de leur rêve. ■